No. 2139 Zaterdag 3 Januari 1925. 12ste Jaargang

# AMIGOE DI CURAÇAO

WEEKBLAD VOOR DE CURAÇAOSCHE EILANDEN

Dit Blad verschijnt elken Zaterdag.
Abonnementsprijs voor Curaçao, Bonaire, Aruba en de Bovenwindsche eilanden per drie maanden fl. 2.— bij vooruitbetaling.

Bureau van dit blad: St.Elisabeth's Gasthuis.
Administratie: St. Thomas-college.
DRUKKER. B. L. BOGAERS.

Voor het Buitenland per jaar fl. 10.—
Afzonderlijke nummers fl. 0.15.
Prijs der Advertentiën van 1—7 regels f. 0.50; voor elken regel meer 7½ cts.

## Het Petroleum-bedrijf.

*(Rede, gehouden door den Heer H. W. van OCKENBURG, in de Alg. Vergadering het Alg. Nederl. Verbond, op 18 Dec. 1924.)*

II.

Hoe heeft nu de DESTILLATIE plaats?

De oudste inrichting is zeer eenvoudig. Stelt U zich voor een groote ketel, waaronder een vuur gestookt wordt: de ontstane [illegible] wordt door een condensor geleid, [illegible] de damp door afkoeling met water [illegible] verdicht wordt tot vloeistof. Eerst gaan *vluchtige* verbindingen over, doch met het stijgen der temperatuur ontwijken allengs verbindingen met hooger hoogtepunt. Door de distillaten in verschillende bakken op te vangen, kan men fracties van verschillende vluchtigheid verkrijgen. Wanneer een temperatuur van ongeveer 300° is bereikt, wordt de destillatie gestopt; hetgeen zich nog in den ketel bevindt, de *residu*, wordt afgetapt, waarna een nieuwe hoeveelheid ruwe olie in behandeling kan worden genomen.

De zóó verkregen scheiding echter is zeer ruw, omdat bij een bepaalde temperatuur niet uitsluitend verbindingen overdestilleeren, die bij die temperatuur koken, maar een geheele reeks verbindingen van zeer uiteenloopend kookpunt ontwijken tegelijkertijd uit den ketel. Daarom werd al spoedig tusschen den destilleerketel en den condensor een apparaat ingeschakeld, een *dephlegmator*, waarin als gevolg van een matige afkoeling reeds de minst vluchtige verbindingen uit het destillaat neersloegen, om opnieuw naar den ketel te worden gevoerd; de overblijvende damp werd dan in den condensor verdicht. Zóó met een dephlegmator werkend, kon men dus op elk oogenblik uit den condensor een product opvangen van enger kookgrenzen dan zonder dephlegmator mogelijk zou zijn. Om voorts den damp niet te verontreinigen door droppels vloeistof, die uit den ketel werden medegesleurd, bouwde men op den ketel nog een spattenvanger, waardoor de damp eerst strijken moest en waarin medegesleurde vloeistoefdruppels door botsing tegen eenige platen afgescheiden werden.

Wanneer ik U nu tenslotte nog mededeel, dat men verder overging tot het blazen van stoom in den ketel, waardoor men de destillatie vergemakkelijkte, de temperatuur lager kan houden en een gewenschte roering in den ketel veroorzaakte, dan is daarmede in principe de destillatie uit een ketel geschilderd.

Het ligt voor de hand, dat in den loop der jaren de apparatuur vervolmaakt is. Men verbeterde de stookinrichting en de inmetseling van den ketel, teneinde het brandstofverbruik te verlagen, dephlegmators en condensors werden doelmatiger geconstrueerd, waardoor met lagere kosten betere producten worden verkregen. Het was mogelijk geworden, volgens deze wijze van werken een vrij scherpe scheiding tusschen de verschillende fracties te maken.

Toch, tevreden met deze resultaten was men niet; het bedrijf was *niet contenu*. Elke vulling van den ketel moest afzonderlijk worden behandeld; de vluchtige en minder vluchtige verbindingen streken door denzelfden dephlegmator en condensor, zoodat om de gewenschte afkoeling te verkrijgen, deze apparaten gedurende de destillatie voortdurend geregeld moesten worden. Maar het voornaamste bezwaar was wel, dat gedurende den tijd, noodig om het aflaten der residu en voor het opnieuw vullen van den ketel met ruwe olie, de ketel geen destillaat leverde; gedurende dien tijd koelde bovendien de ketel sterk af, zoodat bij de geschilderde wijze van werken veel warmte verloren ging.

Het is dan ook niet te verwonderen, dat men niet rustte, voor zich uit dit *periodiek* bedrijf een *continu* verloopend proces had ontwikkeld. Men plaatste een serie ketels naast elkaar, zoodanig dat elke volgende ketel lager lag dan elke voorafgaande. Elke ketel werd weer uitgerust met een spattenvanger, een dephlegmator en een condensor. Men pompt nu doorloopend de ruwe olie in den hoogsten ketel, de olie loopt van dezen ketel in den tweeden, van den tweeden in den derden, enz. De temperatuur van de olie neemt in elken ketel toe: uit den eersten ontwijken de vluchtigste bestanddeelen, terwijl elke volgende ketel een destillaat van hooger kookpunt levert. De snelheid van doorvoeren wordt in verband met de snelheid van destillatie zoo geregeld, dat uit den *laatsten* ketel *residu* kan worden afgetapt. De destillatie behoeft niet meer te worden onderbroken, zoodat met eenzelfde aantal ketels een veel grootere hoeveelheid olie kan worden verwerkt, dan bij de oude werkwijze mogelijk was. Bovendien geeft elke ketel steeds eenzelfde destillaat, hetgeen het instellen vergemakkelijkt. Het lag nu ook voor de hand, de warme residu, die continu uit den laatsten ketel wordt afgelaten, te gebruiken om de ruwe olie. die in den eersten ketel wordt gepompt vóór te verwarmen, aldus het brandstofverbruik verminderend. Door aanhoudende verbeteringen en vervolmakingen, waarmede ik u niet zal vermoeien, is de continu werkende ketelbatterij een uiterst economisch en zeker bedrijf geworden, hetgeen op de ontwikkeling van de industrie voorzeker grooten invloed heeft gehad.

Daarmede is niet gezegd, dat geen bezwaren meer zijn in te brengen tegen de continu werkende batterij. In de eerste plaats is de hoeveelheid olie, die bij zulk een batterij in bewerking is, zeer groot, *hoeveelheden van vier tot vijf honderdduizend liter zijn geen uitzondering*. Met het oog op brandgevaar wordt dit een nadeel geacht. Maar zwaarder weegt nog het feit, dat in een batterij de olie langen tijd op hooge temperatuur wordt verhit, hetgeen bij de eene olie méér, bij de andere minder, een niet gewenschte ontleding veroorzaakt. Men is daarom blijven zoeken naar systemen, waarbij deze bezwaren zijn opgeheven en als resultaat is men tot destilatie-inrichtingen gekomen van een type, zooals ook in de raffinaderij op Curaçao wordt toegepast. Bij dit soort inrichtingen pompt men de ruwe olie door een *buizenoven*, waarin ze in korten tijd gebracht wordt op die temperatuur, waarbij alle verbindingen, die men als destillaat wil winnen. in dampvorm zijn gebracht. Dit mengsel van damp en vloeistof verlaat den buizenoven als een schuim, dat zich in een daarvoor ingerichten ketel splitst in zijn bestanddeelen; de *vloeistof* (de residu,) die *onder*, de *damp*, die *boven* wordt afgevoerd. De damp passeert nu een reeks dephlegmatoren en wordt daarin, zooals de gebruikelijke term luidt, *gefractioneerd gecondenseerd*; in den eersten dephlegmator worden de meest vluchtige verbindingen, de zwaarste, tot vloeistof verdicht en neergeslagen, in den tweeden iets lichtere, enz., totdat uit den laatsten dephlegmator nog alleen vluchtige verbindingen, die alle tot de benzine kunnen worden gerekent, ontwijken, om in groote condensors door afkoeling met water verdicht te worden. Onnoodig te zeggen, dat ook bij dit systeem, de residu van hooge temperatuur gebruikt wordt, om de ruwe olie vóór te verwarmen; ook dient de warmte der residu om in kleine ketels zoo noodig de in de dephlegmatoren neergeslagen vloeistoffen aan een tweede destillatie te onderwerpen.

*(Wordt vervolgd)*

## NOG EENS „NOODZAKELIJK?"

In de „Voz" van 19 Dec. komt de Redactie terug op mijn „Noodzakelijk". Het stuk brengt ons wederom op ons uitgangspunt terug en blijft de strijdvraag nog steeds bestaan: is het noodzakelijk en plicht van het Gouvernement te zorgen voor overdekte douane-opslagplaatsen? Ja, zegt de „Voz", neen, zeg ik. Mijns inziens staart de redactie te veel op één punt, n. l. *de scheepvaart a[illegible] belang voor Curaçao*, en gaat te ve[illegible] het wat er gedaan moet worden o[illegible] deze in stand te houden.

Nu is een ieder het er over eens, dat de scheepvaart een levensbelang voor ons is, en hebben wij dus ook verplichting om deze zooveel mogelijk te bevorderen. Maar daartegenover mogen wij toch ook wel van de scheepvaart iets verwachten. Het is toch ons b[illegible] belang, en komt er geen stoom[illegible] Curaçao aanloopen om [illegible] doen, maar om w[illegible] te maken. De scheepvaart profiteert van de [illegible] gunstige ligging [illegible] Curaçao voor de scheepvaar[illegible]. Zij maakt gebruik van onze [illegible] haven; [illegible] wijl het Gouvernem[illegible] te zorgen heeft dat deze in e[illegible] verkeert, zich aanpassend [illegible] scheepvaart. Men profiteert van de lage financieele kosten in de [illegible] en van onze gemakkelijke douane-formaliteiten. Het Gouvernement behoort deze dan ook zoo gunstig mogelijk te houden in vergelijking met de omliggende havens, en naar evenredigheid der inkomsten door de scheepvaart aangebracht, zoodat onze milddadigheid zeker niet grooter wordt dan onze draagkracht. Want in dat geval zouden wij achteruitgaan.

Ook zij even terloops opgemerkt, dat het Gouvernement behoort te zorgen, dat we niet met een prul van een telephoon opgescheept zitten en dat de hooge telegraafkosten ons niet dooddrukken. Want deze twee zijn onontbeerlijk voor een zeehaven.

Maar tegenover dit alles is mijns inziens een scheepvaartlijn of haar agent verplicht te zorgen, dat de lading zoo goed mogelijk aan den ontvanger afgeleverd wordt; ergo, als zij overdekte opslagplaatsen noodig heeft, naar deze uit te zien of zelf te bouwen, alwaar dan tegelijk de douane-visitatie kan plaats hebben. Heeft men hier een verordering, die dit in den weg staat, dan behoort deze zoo spoedig mogelijk ongedaan gemaakt te worden.

Dat Curaçao geen „hinterland" heeft, daarvan stond ik even te kijken. Ons „hinterland" ligt in alle deelen van Europa en Noord-Amerika. Wij zijn ervan gescheiden door water, vandaar onze scheepvaartbeweging. Van Rotterdam wordt alles per schip of spoorweg naar Duitschland, België, Frankrijk enz. vervoerd. Maar omdat het hier onmogelijk is per spoorweg te vervoeren, daarom is hier een scheepvaart ontstaan. Verder loopen in den aard der zaak Curaçao en Rotterdam parallel.

*Mag* het Gouvernement nu het oprichten van opslag-plaatsen ter hand nemen? Ja. *Moet* het? Neen.

Indien nu het Gouvernement scheepsaanlegplaatsen had, welke het verhuurde, dan was het ook verplicht daar voor opslag-plaatsen te zorgen. Doch nu zij deze terreinen niet bezit en zoo goed als alle scheeps-aanlegplaatsen in particuliere handen zijn, behooren de eigenaars van die aanleg-plaatsen voor opslag te zorgen en kan mijns inziens een scheepvaartagent met recht van een verhuurder verlangen dat deze ook goede opslagplaatsen op die terreinen bouwt. Daar kan dan zeer gemakkelijk de douanevisitatie plaats hebben.

Allicht wijst men nu op de drie gebouwen op den hoek van het Waaigat.

Doch een ieder die opmerkt wat



## Curaçaosche Ditjes en Datjes.

*„London bridge is broken down."* Dat zongen indertijd op St. Eustatius mijn schoolkindertjes met hun malsche frissche stemmen, onder 'n immer sneller huppelende rondedans, totdat ze er bij neervielen uit louter jolijt, giechel-hijgende, met koonen als bedouwd pikzwart fluweel.

Met 'n kleine variatie, 'n streep door *„Londen"*, en *„Emma"* er boven, is de hoofdidee van dit aloud poëem van *a* tot *z* toepasselijk op onze zoo jammerlijk gerammeide, versplinterde, gedeukte Emmabrug.

*„Emmabridge is broken down."*

Willemstad speelt nu reeds weken Rotterdammertje. Die ongelukkig stain-den-weg is weg, steamers met goedlachsche kapteins glijden naar binnen en naar buiten alsof ze de Nieuwe Waterweg doorschroeven. Weg naar zee is open, wijd open, heelemaal open, en de *K. W. I. M.* en de *Red D.* en de *Bataafssche*, en al wat stoomt en zeilt en motort en frikt in onze wateren, glundert.

Maar de Willemstad-menschen met beenen in actie, en de benzine-menschen met beenen in rust in 'n Fordje of Overland of Rugby glunderen niet.

Me dunkt, 't is hier de plaats eventjes heel bescheiden vast te leggen, dat als men naar mijn advies van jaren hèr geluisterd had, de onderhavensche tunnel reeds lang 'n voldongen feit zou geweest zijn, en dies 't geglunder bij Willemstadsche landen-waterrotten zulke reuze-afmetingen zou hebben aangenomen, dat zelfs 't chronisch Curaçaosch gemopper voor tijd en wijle zou zijn verstomd, in de pan gehakt.

Meer dan ge misschien bevroedt, diep ik uit mijn stadsche broodtrommel, die dagelijks mijn koraal binnentruckt, couverts met keurig betypte of bevulpende blaadjes blanco, bedoeld als op- of afkammerij van mijn onder-de-streep-geschrijf.

Neem er principieel hoogst zelden notitie van. Maar.... nu mij dezer dagen 'n hoogst sympathiek zakelijk vakkundig schrijven gewerd van onzen havenmeester en loods Mr. HOEK, naar aanleiding van mijn allerlaatst *„Ditje en Datje"*, nu dacht 't mij èn interessant èn vooral nuttig voor de *Amigoe*-lezers, er ook mede kennis te maken.

En daarom is 't woord nu aan Mr. HOEK:

GEACHTE JAN PAUL,

„Uw brug-expert zeide U (Jan Paul), „de brug is tusschen 8 en 9 altijd „dicht. Dit is een vergissing. Een en „ander zit zóó: het sluiten van de „brug op bedoelde tijden, is geen wet „en eigenlijk ook geen Gouvernements-„Beschikking, doch meer een bepaling „van den Gouverneur. Door Gouv. „Brantjes is aan mij, in mijn hoedanigheid als havenmeester opgedragen „de brug, indien mogelijk, dit ter beoordeeling van den havenmeester, „gesloten te houden van 8u. tot 8u.30m. „van 12u. tot 1u. en van 3u tot 3u.30m.

„Toen een paar maanden geleden „bij den heer Gorsira, wnd. Gouverneur, klachten inkwamen, dat de brug „te veel geopend werd, heeft Z.Exc. „bepaald, de brug op de gestelde tijden *niet* te openen, dit als proef en „moest ik na een maand mijne bevindingen daarover mededeelen.

„Aan deze laatste bepaling is zooveel mogelijk de hand gehouden, „maar de praktijk leert, dat het onder „*alle* omstandigheden *niet kan*, dan „alleen ten koste van den goeden naam „van Curaçao als zeehaven, en vooral „als z.g. bunkerhaven. Een paar voorbeelden ook van jongen datum zullen „naar ik vertrouw ook dit U doen inzien.

„Een van de laatste Nieuw-Zeeland „booten, de *Ruahine*, kwam niettegenstaande het een zeer groot schip „was, in den nacht binnen, om toch „vooral niet later dan elf uur in den „morgen te kunnen vertrekken, en op „tijd te Colon te zijn, daar hij, indien „hij niet op tijd was, 24, zegge: vier „en twintig uren zou verspelen, in „verband met doorvaart door het Panama kanaal. Onnoodig te zeggen „wat dit voor een schip met 'n 500 „passagiers moet beteekenen.

„Door het tegenloopen van een en „ander, vertrok het schip eerst na „den middag. Veronderstel echter, dat „het schip om half-twaalf klaar tot „vertrekken was, de loods aan boord, „dus: „vooruit, loods, vlug met uiterste „krachtinspanning halen wij Colon nog „op tijd," en dan de loods: „'t spijt me, „kapitein, maar in minder dan 45 minuten zijn we niet door de brug, en „die mag na twaalf uur niet geopend „worden, dus om één uur kunnen we „varen." Wat hierop van de zijde van „den gezagvoerder zou volgen, snapt „U zeer goed. Dus wat nu? De brug „open en de menschen, die van en „door de scheepvaart leven, een poosje „laten wachten of de goeden naam van „Curaçao naar de etc.

„Enkele dagen geleden bevonden „zich 's morgens vroeg eenige schepen „voor de haven, om te worden binnengeloodst. De loodsen reeds vroeg „aan het werk, zij moesten in de haven „ook schepen verhalen, waren juist „even vóór acht uur klaar op het „stoomschip *„Ares"* na, welk schip „reeds vanaf 5u.30m. voor gaats lag „te wachten; één moest immers de „laatste zijn. Wat nu gedaan? Het „groote schip binnen gebracht en de „naam als zeehaven handhaven, of „wachten en brug sluiten?

„Ofschoon nu minder dan voorheen, „komt het toch bij de C. S. M. meermalen voor, dat schepen 's morgens „vroeg binnen komen, spoedig hun „lading lossen, en des middags zoo „vlug mogelijk weder retour naar Maracaibo gaan. Onnoodig te zeggen, wat „ook hier een niet openen van de „brug beteekent, zoowel bij het binnen komen als bij het uitgaan.

„Voor schepen van de Red D-Lijn, „de K. W. I. M. e. a. diep geladen met „bestemming Maracaibo, schepen die „dus met hoogwater op de Maracaibo-„*barra* moeten zijn, schepen als b.v. de „Fransche mailbooten, die hier 's morgens vroeg binnen loopen en zoo „spoedig zij kunnen weder vertrekken „(dit valt gewoonlijk juist voor of op „den middag) om te Pto Cabello nog „juist voor donker binnen te kunnen „loopen, anders moeten zij wachten „tot den volgenden dag, beteekent „een oponthoud van een uur, of zelfs „een half uur, 't verlies van uren op „de plaats van aankomst. Wordt dit „dus door sluiting der brug veroorzaakt, dan doet dit schade aan den „goeden naam van de Curaçaosche „haven.

„'n Vergelijk met de Hembrug gaat niet op, omdat dit is een spoorbrug, „(de draaiïng van spoorbruggen wordt „zooals begrijpelijk geregeld naar de „treinenloop, zij hebben geen tijd van „sluiting maar meer van opening. Is „de trein over tijd, dan wordt de tijd „van opening zonder meer overgeslagen, dus hier de scheepvaart om „boos te zijn) in Rotterdam b.v. worden alle bruggen zonder uitzondering, „wanneer er een schip vóór komt, geopend, zelfs de groote voetbrug Koningshaven, wanneer de vaartuigen te „hoog of te diep zijn om onder het „vaste gedeelte der brug door te varen. „Dit tot groot ongerief voor vele „passagiers, die nog maar net de „Zeeuwsche stoomtram kunnen halen.

„De CSM in bescherming nemen „is zeker niet noodig, maar toch wil „ik U wijzen op het feit, dat de kleine tankers niet de booten zijn, waarvoor de brug het meest wordt geopend, en wel omdat de CSM als regel heeft aangenomen, de kleine „tankers alle te 9u-30m te laten varen, dus z.g. door één brug, en mede als regel de binnen komende „tankers, direct na het uitvaren hunner collega's, achter elkander door „dezelfde brug te laten binnen komen, ook al zijn zij vroeg voor de „haven. Hierdoor gebeurt het, dat een „zeven à achttal schepen achtereen „in- en uitvaren, waardoor de brug „wel 'n 20 minuten geopend blijft, „maar dan is het voor de tankvloot „gedurende dien dag ook afgeloopen.

„Uit voorgaande zal het U ook duidelijk zijn, dat uw Isla-kanaal, hoe mooi ook bedacht, noch voor de Isla „noch voor 't Curaçaosch publiek een „groote behoefte is, tenzij het een kanaal werd voor alle schepen, die er „uitgaande gebruik van zouden kunnen maken. Echter gelet op de groote kosten die o.a. het uitdiepen en „verbreeden van de mond Anna-haven vorderde, zou dan uw 3 voor 't „millioen, geen 30 moeten zijn?

„Bij Piscadera-baai ver in zee loopende steigers? U weet toch, dat het „water op ongeveer 75 meter en zelfs „minder uit de kust, dus waar de „branding eindigt, zulke groote diepten aanneemt, dat het onmogelijk is „buiten deze branding iets te bouwen, „of een stoomschip te ankeren.

„Om nog even op de brug terug „te komen, waarover Z. Exc. inmid-

hier aan douane-goederen ingevoerd wordt, zal volmondig beamen dat de beschikbare ruimte aldaar veel te klein is voor een goede opslag-plaats.

Wat de douane-posten op de werven betreft, kan mijns inziens dit nooit anders als voordeelig zijn.

In de laatste week van November lagen in de haven vier stukgoed-booten te lossen. Doch de daarop volgende week Dinsdag en Woensdag was men nog bezig met z. g. n. uitslaan, dat is, de goederen van de werven naar het douane-depôt brengen, alwaar men dan zijn goederen ontvangen kan. Vele van deze goederen waren toen al 4 a 5 dagen in opslag geweest op de werven. Dit nu was niet gebeurd, indien men de goederen direct op de scheepswerf van uit een goede opslag-plaats na lossing en visitatie had kunnen ontvangen; en het zou de schuld van den ontvanger zelf geweest zijn, indien zijn goederen lang in opslag gelegen hadden, terwijl men nu liep te mopperen.

Ook heeft men dan minder personeel, zeker niet méér personeel noodig. Als nu een schip b. v. aan de Westwerf lost, heeft men: 2 ambtenaren, wacht aanboord, gewoonlijk 3 op de wal voor opslag in de hokken, daar alle lading niet direct naar het douanedepôt kan verscheept worden.

Daarbij begint men dan te lossen b.v. in 3 luiken in lichters, op elke lichter één ambtenaar onder wiens toezicht de goederen naar het depôt gevaren worden, en dan eindelijk minstens 2 ambtenaren op de Handelskade om de goederen in ontvangst te nemen. Dus 10 ambtenaren in bedrijf voor één stoomschip. Nu *mijn* idée. Een dienstgeleider op de werf, twee man wacht aan boord, 4 man voor ontvangst in de loods en tevens voor afgifte en alles marcheert met 7 man. In ponten wordt dan niet gelost, daar dan alle douane-goederen in de loods komen en van daar uit na visitatie afgeleverd worden, zoo noodig direct na lossing. Dus geen onnoodig lang wachten door de ontvangers, minder personeel voor het Gouvernement. Nu geloof ik dat ik mijn denkbeelden ruim genoeg toegelicht heb, al zullen er allicht nog fouten aan kleven. Doch die is er iets meer van af weet, make zijn denkbeelden ook bekend. Men kan dan vergelijken en komt tot een goed geheel. Thans neem ik in deze zaak afscheid, in de hoop bijgedragen te hebben tot een gezonden haventoestand.

Met dank aan den geduldigen lezer en aan de redactie voor de plaatsruimte.

X.

*La Union.*

# Berichten uit de Kolonie.

## De Emmabrug.

Er is hard gewerkt om de schade aan de gebroken Koningin Emmabrug met spoed te herstellen. Men hoopte op Oudejaarsdag daarmede klaar te komen, en inderdaad door 's nachts door te werken is dit mogen gelukken. Omstreeks 12 uur 's middags werd de brug weer dichtgedraaid en was de passage hersteld.

In plaats van de 5 gezonken pontons zijn 2 gerepareerde pontons aangebracht. Voor de rest doen voorloopig nog eenige groote lichters dienst, die men eerst vol water gepompt, daarna onder de doorgezakte brug geschoven en toen weer leeggepompt heeft, waardoor het brugdek van zelf hooger steeg. Natuurlijk zullen ook die lichters zoodra mogelijk door pontons vervangen worden. Want deze lichters, die geen spitsen, doch vierkanten voorsteven hebben, bieden zeer veel weerstand aan het water, en bemoeielijken daardoor het open- en dicht-draaien van de brug.

## Regen.

Het had er deze week allen schijn van, alsof de regen nu pas voor goed had ingezet. Wij hebben volop van den rijken overvloed kunnen genieten. Ook in de beide vorige weken waren we nog meermalen met kleine buitjes verrast. Doch ll. Zondag heeft het met korte tusschenpoozen bijna den geheelen dag gegoten. Maandag middag eveneens. Ook de volgende dagen is er bijna geen enkele dag zonder regen voor bijgegaan. Het jaar 1924 mag wel met gouden letteren in de annalen van den Curaçaoschen metereologischen dienst worden opgeteekend.

Wij vernamen dezer dagen, dat volgens de regenwaarnemingen alhier bij O. W. over dit afgeloopen jaar, vergeleken met die over vroegere jaren, het vast staat, dat in geen 80 jaar zooveel regen is gevallen als dit jaar. Voor de waarheid van deze bewering kunnen wij niet instaan. De Directeur van O. W. zal ons groot genoegen doen met de spoedige publiceeren van de statistieken van den regenval over *elke* maand van 1924.

In het Rapport van den Ingenieur J. Havelaar (van 1902) vonden we opgeteekend, dat in het jaar 1844 op Curaçao op de plantage *Savonet* 1035 m.M regen was gevallen, het Hospitaal in de stad had in dat jaar zelfs **1218** m.M. genoteerd. Dat waren toen de eenige plaatsen, waar regenmeters stonden opgesteld. Na dien tijd is de regenval nooit meer boven de 1000 m.M. gestegen. Het dichtst daarbij kwam het jaar 1848 met 930 m.M., het jaar 1855 met 940 m.M. en het jaar 1861 met 970 m. M. Alle andere jaren zijn daar vèr beneden gebleven. De gemiddelde regenval op Curaçao ligt tusschen 400 en 600 m.M.

## Een huurcommissie.

Op initiatief van de *Curaçaosche R. K. Volksbond* is aan den Gouverneur een rekest verzonden, door een groot aantal personen onderteekend, met verzoek maatregelen te nemen tegen de prijsopdrijving enz. van de huishuren.

Als direct antwoord op dit rekest is door Z.Exc. een Commissie benoemd met verzoek van advies te dienen, welke middelen er kunnen aangewend worden tegen het tegenwoordig gebrek aan huurwoningen en of het nuttig en noodzakelijk is voor hier een huurcommissie te benoemen.

Deze commissie bestaat uit den Heer Mr. H. Polvliet, lid van het Hof van Justitie, als Voorzitter en de Heeren H. J. Cohen Henriquez, Kapt. J. C. de Ridder, commandant der troepen, J. H. Sprockel, Voorzitter van den Cur. R. K. Volksbond en B. E. van der Veen Zeppenfeldt, lid van den Kol. Raad, als leden.

Wij gelooven wel, dat deze commissie zeer nuttig werk kan doen.

Het woninggebrek is tot een ongekende hoogte gestegen en begint zelfs een ramp te worden. Zoowel voor de betere als voor de lagere standen zijn er geen woningen meer te krijgen. Het aantal pensions neemt met den dag toe, en alle zijn druk bezet en maken goede zaken.

Nieuwe huizen worden bijna niet bijgebouwd, zeker niet naar evenredigheid van de behoefte.

Men beweert, dat woningbouw, vooral voor de betere standen, tegenwoordig geen voordeelige geldbelegging meer oplevert, omdat de bouwkosten zoo enorm hoog zijn, dat zelfs de hooge huurprijzen geen voldoende rente van het bouwkapitaal waarborgen.

Huurcontracten zooals in Holland bestaan hier niet. Ook dit is oorzaak. dat de huurprijzen dikwijls op de willekeurigste wijze door de huiseigenaars verhoogd worden, omdat zij er zeker van zijn een huurder voor hun huis te vinden.

Voor sommige categoriën van menschen zijn de huurprijzen zeker vèr boven hun levensstandaard gestegen.

Ambtenaren en middenstanders, met beperkte inkomens, zijn er onder dit opzicht wel het slechtste aan toe. Ook sommige personen uit de volksklassen, die geen enkel profijt trekken van de tegenwoordige hooge loonen hebben het zwaar te verantwoorden.

## Premie voor onze Abonné's.

Daartoe in de gelegenheid gesteld door de Koninklijke Vereeniging „Koloniaal Instituut" te Amsterdam (waarvoor wij hier onze oprechten dank betuigen), kunnen wij, *doch uitsluitend aan de Abonné's van ons Blad*, als **premie** het beroemde werk aanbieden: Dr. I. Boldingh, *Flora voor de West-Indische Eilanden.* De boeken zijn splinternieuw en nog niet opengesneden. Alleen om de hooge transportkosten van Holland te dekken moeten wij het kleine bedrag van 60 cts. per exemplaar in rekening brengen. Doch wel niemand zal zich door dien luttelen prijs laten afschrikken.

Dit boek van 450 bladzijden bevat de complete flora van onze zes Nederl. West-Indische Eilanden. Alle boomen, planten, bloemen enz. onzer eilanden vindt men hier gedetermineerd, met hun inlandsche en wetenschappelijken naam, met hun kenmerken uitvoerig beschreven, zoodat een ieder met eenige elementaire kennis van de botanie toegerust, met behulp van dit boek elke plant en boom gemakkelijk kan herkennen.

De oorspronkelijke prijs van het werk was **fl. 2.50**, nu 60 cts. Er is maar een zeer beperkt aantal voorhanden.

Verkrijgbaar uitsluitend bij de Administratie van ons Blad *St. Thomas-College, Otrabanda.*

## Brand.

In de Moordenaarstraat Punda ontstond in den nacht van Dinsdag op Woensdag omgeveer ten 3 uur een binnenbrand in een benedenverdieping, waar een vrouw een volksgaarkeuken houdt. Daarnaast, alleen door een planken schot gescheiden, was een winkel van allerlei goederen. Ook deze winkel is geheel uitgebrand. De militairen waren met hun brandspuit spoedig ter plaatse en aan hun kranig optreden is het voornamelijk te danken, dat deze brand zoo spoedig gebluscht werd en beperkt bleef tot de benedenverdieping.

## Havenverbetering.

Bij geruchte vernamen wij dezer dagen, dat hier binnenkort een oud-kapitein van de Nederlandsche Marine verwacht wordt, met opdracht hier een onderzoek in te stellen en rapport uit te brengen, welke verbeteringen aan onze haven kunnen en moeten aangebracht worden.

## „Ina Vanterpool."

De driemastschoener, door het Gouvernement gecharterd voor de verbinding met de Bovenwindsche Eilanden, ligt nog in de haven. Al de stukgoederen, die zij voor die eilanden aan boord had, zijn gelost, en aan de respectievelijke afzenders teruggegeven. Men is nu bezig de schoener hier te herstellen en voor een volgende reis naar St. Martin zeewaardig te maken.

De mail, die aan boord was, is Maandag per SS. *Tachira* via Porto-Rico verzonden.

## Huis ingestort.

Dinsdag avond 7 uur is in de Breedestraat van Otrabanda het hoekhuis van de Schrijnwerkerssteeg plotseling ingestort. Beneden was een winkel in provisieartikelen. Het bovenhuis was door het gezin Chatlein-Cuales bewoond. In den namiddag had men in de bovenverdieping reeds verdachte scheuren en het afvallen van kalk van de muren waargenomen.

Een der buren, de Heer Antoine Lauffer, waarschuwde het gezin en drong er op aan om onmiddellijk het huis te verlaten.

Doch reeds vóór het zoover was, deed zich een verdacht gekraak hooren en stortte het dak in, op hetzelfde oogenblik ging ook het electrisch licht uit en stond men in het donker.

Met behulp van een paar lucifers moest men toen over gaten en neervallende steenen de weg naar de trap vinden. De Heer Lauffer had het geluk alle kinderen naar buiten te brengen, doch moest zelf door de hulp van Mejuffrouw Clemence Boncoeur met levensgevaar uit zijn hachelijke positie bevrijd worden. Wonder boven wonder bekwam niemand eenige kwetsuren. Ook de zolder van de benedenverdieping is voor het grootste gedeelte ingestort en hangt nu nog gedeeltelijk in de lucht door een paar balken tegengehouden.

Het huis was zeer oud en bouwvallig. De veelvuldige regens van den laatsten tijd hebben het sloopingswerk voltooid. Door lekkage in de goten is het water tusschen de muren ingedrongen en heeft het oude verbindingsmateriaal, de klei, losgeweekt. Zoowel voor den eigenaar als de huurders is het een groote schadepost, daar zoowat alle meubilair en bijna de geheele inventaris van den winkel verloren ging.

Bij het neervallen der muren werd een ijzeren paal van het electrisch licht in de Breestraat meegesleurd, waardoor de leiding afbrak en de Breestraat dien avond van verlichting verstoken bleef. Na het ongeval kwamen de militairen spoedig met het noodige materiaal om het puin op te ruimen en de passage langs den weg weer vrij te maken. Het steegje ligt nog geheel met puin opgevuld.

Algemeen is men vol lof over het werk onzer militairen zoowel bij den brand in de Punda als bij dit ongeval, die beiden in denzelfden nacht plaats vonden.

## Onze Scheepvaart.

Het jaar heeft voor de scheepvaart in onze haven buitengewoon goed ingezet. Op Nieuwjaarsdag lagen 's morgens **13** stoombooten voor onze haven om binnen te komen, waarvan 4 tankbooten van de C. P. M.

## In dank ontvangen

van de firma S. E. L. Maduro & Sons een practischen maandkalender voor kantoor, met een mooie foto van het kantoorgebouw der firma.

De regenmeter op het St. Thomas-college gaf een regenval vanaf 27 Dec. tot 3 Jan. van 106.4 m.M.
Gedurende de maand December 178 m.M.

## Kerstfeest op de Isla,

Op Kerstdag bood de C. P. M. des namiddags voor de kinderen der geëmployeerden een goed geslaagd kinderfeest aan met prachtig versierden Kerstboom. Aan het clubgebouw was nog een rijk verlichte serre aangebouwd.

Zaterdag avond was het feest voor de giëmployeerden zelf met genoodigden, waaronder ZExc. Gouverneur Brantjes, de officieren en tal van notabelen, zoodat de ruime zaal flink bezet was. Er heer[illegible] den geheelen avond een recht aange[illegible] en feestelijke stemming. De directie [illegible] zorgde voor de consumptie.

Door de zangvereeniging: *De Hollandsche Zangers* bracht tal van mooie toepasselijke kerstliederen ten gehoore.

Een solozang van Mevrouw Heshusius oogstte veel applaus. Een strijkje en verschilllende muzieknummers van een orkest, saamgesteld uit militaire en burgers, mooie voordrachten van eenige heeren bracht telkens de gepaste afwisseling. Na afloop een geanimeerd bal, onderbroken door een Souper aan alle deelnemers door de Directie aangeboden, waaraan ruim 350 personen deelnamen.

Daarna werd wederom het bal voortgezet, dat tot den morgenstond voortduurde. Hoogst voldaan keerden allen van dit luisterrijk feest huiswaarts.

## Officiëele Berichten.

Aan den Hulp-kommies der belastingen D. H. Garmers is tot herstel van gezondheid een maand verlof verleend.

C. A. Lucasius is tijdelijk benoemd tot agent van politie 2e klasse.

De heer Manrique Capriles is eervol ontheven van de benoeming tot tijdelijk lid der schoolcommissie op op Curaçao, [illegible] dankbetuiging voor de in d[illegible] betrekking bewezen diensten.

Mej. C. E. van der Biest Thiel schrijfster ter Administratie van financien, is bevorderd tot klerk.

Aan den heer R. J. [illegible]eaujon, Loo[illegible] aan de St. A[illegible] alhier, is 14 dagen verlofsve[illegible] verleend.

Aan den c[illegible]r 3e klasse op Bonaire N. [illegible]uez is wegens 10 jaren onaf[illegible] dienst een jaar verlof verleen[illegible]

Mej. A. W. [illegible]d, onderwijzeres 4e klasse aan de openbare school te Kralendijk op Bonaire is in activiteit hersteld en tijdelijk belast met de functien van hoofd dier school, en Mej. C. M. Boom wordt gehandhaafd als tijdelijke kweekelinge aan bovenbedoelde school.

De brievenbesteller A. C. Heyzer is tijdelijk eervol ontheven van de diensten van brievenbesteller en tijdelijk benoemd tot bode van de Gouvernements-Secretarie, den Kolonialen Raad en de Kamer van Koophandel en Nijverheid alhier, en Enrique van Kwartel is tijdelijk benoemd tot hulpbrievenbesteller alhier.

Aan den schrijver ten postkantore alhier, B. T. Henriquez, is op zijn verzoek eervol ontslag als zoodanig verleend.

Aan den ontvanger van Saba, W. F. N. Lampe, thans met verlof op Aruba, is tot verder herstel van gezondheid een maand verlofsverlenging verleend.

Aan het hoofd van den post voor D. T. op Aruba, P. A. Simon, is tot herstel van gezondheid een maand verlof verleend. en de seiner C. R. Arends is tijdelijk belast met de functien van hoofd van den post voor D. T. op Aruba.

De heer P. H. van Leeuwen is eervol ontheven uit de functien van districtmeester van het 2e en 3e district op Curaçao en belast met de betrekking van districtmeester van het 2e district en de heer A. W. de Haseth is eervol ontheven uit de functien van districtmeester van het 4e en 5e district op Curaçao en belast met de betrekking van districtmeester van het 3e district.

De jongeling Willem Goilo is tijdelijk benoemd tot schrijver en werkzaam gesteld op het Postkantoor alhier.

„dels beslist heeft, dat het bestaande „gehandhaafd blijft. De sluiting van „een half uurtje, geeft voor het schip „een oponthoud van een uur minstens, omdat een schip, hetwelk de „loods vraagt om te vertrekken, niet „beginnen kan met los te maken alvorens te weten, dat de brug voor „*hem* wordt geopend. Het kan immers, „zonder dat „het loods het weet, gebeuren dat de brug voor een ander „vaartuig geopend wordt, zooals b.v. „voor een binnenkomende balander e.d.

„Als U toch uw millioentjes wilt „besteden, zou dan 't verplaatsen van „de brug, tot voor het Waaigat, in „het verlengde van de aldaar juist „verbreedde de Ruyterkade, niet beter zijn? En dan aldaar 'n dozijn „meters uit den wal een steenen pijler gezet, (niet gemakkelijk want het „water is daar nog al vrij diep) de brug „op dien pijler laten draaien naar buiten „open zwaaiend, en tusschen pijler en „Punda-wal uw klap of ophaalbrug „van de Leeuwenhaven geplaatst.

„De voordeelen hiervan zouden zijn: „alle schepen, bestemd voor de Handelskade, behoeven de brug niet te „passeeren; de geheele kleine zeilvaart vindt zijn weg door de ophaalbrug, terwijl voor de doorvaart van „ponten e.d. het vast gedeelte van de „brug overzijde eenigszins verhoogd „kan worden, en maak dan voor 't geval er nog placca over is, op de „plaats, waar nu de brug is, een pontveer, alleen dan te gebruiken als de „brug geopend is.

„De verplaatsling van de brug zou „tevens mede brengen, dat Willemstad „dan een havenmond had, waarin zoonoodig binnen gevaren kan worden, „en met niet al te groote schepen „geankerd.

„Een directe verbetering zou het „zijn, wanneer op de brug instede van „de nu gebrekkige machines, goede „daarvoor inplaats kwamen, of wanneer van een der pontons, waarop „nu de beweegkracht geplaatst is, een „stoombootje gemaakt werd met twee „schroeven op een as, een voor en „een achter.

„Met de wetenschap, dat de brug „vlug geopend wordt, kunnen de loodsen langer wachten, met het geven „van het sein voor openen, dus tijd „van open zijn veel verkorten. Is er „verder even een kans om te sluiten, „dan wordt dit vlug gedaan. Immers dan „behoeft slechts los gegooid te worden, „de handel omgezet, en daar gaat ie. „Een groote tegenstelling met nu, omdat het zware en moeilijke werk, „den geheelen dag door, telkens de „dikke staaldraad, dan aan de eene „zijde doorhalen en om den kaapstander „leggen, dan weer het tegenovergestelde aan de andere zijde, met iedere opening minstens vier malen, „dan komt te vervallen.

„Er zou voor een reserve bootje „gezorgd moeten worden, en het draaien van de brug, zoowel naar binnen als naar buiten moeten geschieden, altijd in de richting tegenovergesteld aan die, vanwaar het schip „komt, dan nog een sluiting zooals „een moderne draaibrug heeft, plus „een verantwoordelijk controleur op „de brug, en.... het zal blijken dat „de vast gestelde tijd van sluiting geheel overbodig wordt.

(W. g.) Uw dw. dn.
C. Hoek.
Havenmeester en Loods.

* * *

Heb nà de indertijd zoo epoque-verwekkende *Amigoe*-copie van mijn vriend en oud-schoolkameraad Wilton omtrent bouw van *Juliana* steamertje, nooit met zooveel neuskrullend genoegen 'n schrijven gepubliceerd als 't bovenstaande.

Of ik 't dan heelemaal eens ben met ingenieuse sellingen en plannen van den geachter schrijver?

Ja en neer, maar dat komt er hier in casu nu eigenlijk geen steek op aan, daar abstraheer ik nu 's heelemaal van. Hoofdzaak is, dat er leven in de brouwerij gekomen is. We zijn eindelijk en en langen leste heel voorzichtig genaderd tot 't wisselen van ideeën, met ieder voor zich als uitgangspunt en doel, aan Curaçao 'n tiptoppe ideaal-haven te bezorgen. Dat zal 'n iegelik moeten apprecieeren.

Wat mij betreft, als er maar 'n ietsje gedaan wordt ter opheffing van die onhoudbare toestand, onze wereldhaven in wording onwaardig, dan ben ik wel dankbaar, maar voldaan, neen om den dronmel niet, op geen stukken na. Hier moet aangepakt worden, niet piet-lutig, niet met 'n „ja, maar 't kost zooveel geld", maar met 'n breede geste, met 'n open oog voor 'n goud glanzende toekomst, die Curaçao vast en zeker te gemoet gaat, als 'n verkeerd begrepen zuinigheid 't getij maar net laat verloopen.

Snapt U, wat ik bedoel?

Handwrijvend 'n paar ton uitwinnen, om later met de handen in je haar millioenen jammerlijk te loor te zien gaan. Dat is politiek van den kouden grond.

Great Scott, laat, èn die kapotte straatjes en steegjes, èn de reorganisatie van ons politiecorps, en 'n stilstaand watertje dat hier of daar onsmakelijk riekt èn nog zoo heel van die futiliteiten van ondergeschikt belang nu tot 's rusten, maar pak de koe 's onvervaard bij de horens en laat de Koloniale Raad 's voor den dag komen met 'n vernuftig uitgewerkt project, om onze haven te maken in alle opzichten, de modernste en best geoutilleerde haven van geheel West-Indië. Dat is noodig, broodnoodig, want goed beschouwd is onze haven, behoudens 't natte element, ja, laat ik 't maar heel crude zeggen, — *salva reverentia* — 'n „haventje van Jan Kalebas."

Je vindt er zoo wat niets, wat je van 'n modern havenbedrijf toch wel degelijk eischen mag. Geen vast noch drijvend dok, geen reddingsboot, geen kranen, geen pieren, geen dukdalven, kaailengte om aan wal te meren 'n bedroevend beetje, 'n flikkerboei, die telkens staakt, bij gebrek aan asem, en dan 'n verlichting bij avond en nacht, die je denken doet aan Overschie, als je er 's winters 5.30 P.M. met 't Delftsche bootje voorbij tjoekttjoekt.

En er is nog zoo heel veel meer in en rondom onze haven, wat niet deugt of ontbreekt of heelemaal niet meer up to date is. Pak maar den eersten den besten deskundige op dat gebied bij de knoop van z'n jas, en ge zult versteld staan over de enormiteiten, die ge te hooren krijgt.

Nog eens, zoo'n toestand is onhoudbaar, en „mos toch eigenlijk niet magge", 't in alle toonaarden jubelend zegelied van „Curaçao vooruit", wordt zoodoende je reinste paskwil. Is 't niet zoo?

Ben heusch benieuwd naar de e. v. zitting v/d Kolonialen Raad.

En nu ben ik weer uitgepraat.

Aan al mijn lezers van harte *'n Zalig Nieuwjaar!*

Oudejaarsavond 1924.

Jan Paul.



# ALLERLEI.

## Een Nederlandsche Wereldvlucht.

Nu de Nederland-Indië-tocht is volbracht, duiken van verschillende kanten geruchten op over een te ondernemen wereldvlucht.

Een vlucht van Amsterdam uit met een groot drie-motorig watervliegtuig, in staat eenige duizenden kilogrammen nuttigen last te dragen, de aarde om!

Een plan, in theorie tot in kleine onderdeelen uitgewerkt blijkbaar, waarbij de organisator zich de medewerking verzekerde van een onzer meest bekende vliegers, die jarenlange prac-

## Dankbetuiging,

*Aan de Redacties van de alhier uitkomende nieuwsbladen, alsmede aan al mijne vrienden en bekenden, die mij ter gelegenheid van mijn gouden diensljubilé op een of andere wijze blijken van waardeering hebben betoond, betuig ik mijn oprechten dank.*

*Curaçao 12 December 1924.*

*J. F. L. ROMIJN.*

## Bekendmaking

*De Gymnastiek Vereeniging T. H. E. S. O. S. wenscht hierbij aan alle sportvereenigingen zoowel als 't publiek, een gelukkig intreden in het nieuwe jaar.*

*Willemstad 1—1—'25.*

*De Voetbal Vereeniging „Paramaribo" wenscht hierbij aan alle sportvereenigingen zoowel als 't publiek, een gelukkig intreden in het nieuwe jaar.*

*Willemstad 1—1—25.*

*Aan allen die medegewerkt hebben, tot 't welslagen von onzen turnavond op den 20ste Dec. j. l., betuigt de Gymnastiek Vereeniging T. H. E. S. O. S. langs dezen weg haren hartgrondigen dank.*











GETROUWD:

## J. E. R. Herrera

EN

## Marianne v. d. Ree

## INSPECTIE VAN HET ONDERWIJS.

### Leergang voor Handelsonderwijs op Curaçao.

*Bij voldoende deelneming zal 12 Januari 1925 op Curaçao opnieuw een leergang voor* **handelsonderwijs** *geopend worden.*

*Er zal onderwijs gegeven worden in:*

a *Boekhouden en Handelsrekenen;*

b *Nederlandsche Handelscorrespondentie;*

c *Engelsche Handelscorrespondentie;*

d *Spaansche Handelscorrespondentie;*

e *Fransche Handelscorrespondentie;*

f *Duitsche Handelscorrespondentie;*

*Deelnemers kunnen zich vóór of op den 7n Januari 1925 laten inschrijven op de Inspectie van het Onderwijs, Fort Amsterdam No. 12, geopend op alle werkdagen van 8—12 en van 1—4 (Zaterdagen van 8—12) en waar inlichtingen verstrekt worden omtrent het verschuldigde lesgeld en de eischen van toelating.*

*Curaçao, den 11n December 1924.*

*De Inspecteur van het Gnderwijs, a. i.*

4—4 *H. J. COHEN HENRIQUEZ*

## INSPECTIE VAN HET ONDERWIJS.

### Leergang voor Herhalingsonderwijs op Curaçao.

*Bij voldoende deelneming zal 12 Januari 1925 op Curaçao opnieuw een leergang voor* **Herhalings-Onderwijs** *geopend worden.*

*Er zal onderwijs gegeven worden in* **Nederlandsche Taal, Engelsche Taal, Spaansche Taal en Rekenen.**

*Jongelieden, die lager onderwijs hebben genoten, kunnen tot dien leergang worden toegelaten, mits zij den leeftijd van 14 jaren hebben bereikt.*

*Het lesgeld bedraagt* **zes gulden** *per jaar, te voldoen* **drie gulden** *bij de inschrijving en* **drie gulden** *in Juli 1925.*

*Deelnemers kunnen zich vóór den 7n Januari 1925 laten inschrijven op de Inspectie van het Onderwijs, Fort Amsterdam No. 12, geopend op alle werkdagen van 8—12 en van 1—4, (Zaterdags van 8—12.)*

*Curaçao, den 11n December 1924.*

*De Inspecteur van het Onderwijs, a.i.*

4—4 *H. J. COHEN HENRIQUEZ.*

## INSPECTIE VAN HET ONDERWIJS.

### Leergang voor Zeevaartkunde op Curaçao.

*Bij voldoende deelneming zal 12 Januari 1925 op Curaçao opnieuw een leergang voor* **zeevaartkunde** *geopend worden.*

*Het onderwijs zal zich in de eerste plaats tot practische zeevaartkunde bepalen.*

*Jongelieden, die voldoende lager onderwijs hebben genoten, kunnen tot dien leergang worden toegelaten, mits zij den leeftijd van 14 jaren hebben bereikt. Het lesgeld bedraagt* **zes gulden** *per jaar, te voldoen* **drie gulden** *bij de inschrijving en* **drie gulden** *in Juli 1925.*

*Deelnemers kunnen zich vóór 7 Januaai 1925 laten inschrijven op de Inspectie van het Onderwijs, Fort Amsterdam, No. 12, geopend op alle werkdagen van 8—12 en van 1—4, (Zaterdags van 8—12.)*

*Curaçao, 11 December 1924.*

*De Inspecteur van het Onderwijs, a. i.*

*H. J. COHEN HENRIQUEZ.*

*4—4*

tijk in de Oost en in het vaderland heeft in land- zoowel als watervliegtuigen.

Het toestel, waarmede de vlucht is geprojecteerd, zal zijn een vliegboot, waaraan enkele nieuwe uitvindingen zullen worden toegepast. Zoo zal door een even eenvoudige als vernuftige vinding het voorste deel van den romp zoodanig versterkt worden, dat daar bij het neerkomen op het water zoo groot mogelijke veiligheid gewaarborgd is.

De motoren zullen — naar de meening van den organisator — luchtgekoelde motoren moeten zijn.

De bedoeling is, zoo mogelijk dezen tocht in het najaar van 1925 te doen.

De route heeft de ontwerper zich gedacht, van Oost naar West, ten einde zoodoende door met de zon mee te reizen, eenige uren daglicht te winnen. De ontwerper rekent op 23 étappes. De kleinste étappe is 1600, de langste 3700 K.M. Voorwaar geen grapje!

Ziehier hoe hij 't zich voorstelt:

Amsterdam—Lissabon 1900 K.M.; Lissabon—Flores (Azoren) 2300 K.M.; Flores—St. Johns (New Foundland) 2200 K.M.; St. Johns—New York 2300 K.M.; New-York—Havana 2000 K.M.; Havana—*Willemstad* (**Curaçao**) 1800 K.M.; *Willemstad*—Punta Arenas (Costa Rica) 1600 K.M.; Punta Arenas—Mazatlan (Mexico) 2500 K.M.; Mazatlan—San Francisco 2100 K.M.; San Francisco—Hawaï 3700 K.M.; Hawaï—Fanning 1700 K,M.; Fanning—Soeva (op de Fidsjieilanden) 3000 K.M.; Soeva—Brisbane (Oostkust v. Australië) 2600 K.M.; Brisbane—Port Darwin (Noordkust v. Australië) 2700 K.M.; Port Darwin—Batavia 2500 K.M.; Batavia—Sabang (Noord-Westpunt v. Sumatra) 1700 K.M.; Sabang—Colombo (Ceylon) 1500 K.M.; Colombo—Karachi 2200 K.M.; Karachi—Aden 2500 K.M.; Aden—Alexandrië 2200 K.M.; Alexandrië—Rome 2100 K.M.; Rome—Lissabon 2200 K. M.; Lissabon—Amsterdam 1900 K.M.

Onmogelijk is de uitvoering van het fantastische plan niet, als men overweegt, dat er reeds afstanden van 4000 K.M. zonder tusschenlanding zijn overgevlogen.

### Een nieuw graf voor Columbus.

Onder de auspiciën der regeering van San Domingo worden er toebereidselen getroffen om een nieuw praalgraf op te richten voor den ondekker van America, Christophorus Columbus.

Plannen zijn ontworpen voor de oprichting van een grooten vuurtoren, die tevens als graftombe dienst zal doen. Hij zal opgetrokken worden aan de kaap Torrecilla bij de haven der hoofdstad San Domingo.

Dit punt werd indertijd door Columbus betreden en zal veranderd worden in een mooi park, dat het nationale Columbuspark zal heeten.

Het monument zal duizend voet hoog worden (dus nog 50 voet hooger dan de Eiffeltoren). De eigenlijke toren zal uit staal gebouwd worden op een bolvormig voetstuk, de aarde voorstellend en dat op zijn beurt rust op een terras, ruimte biedend voor standbeelden van groote figuren uit de Amerikaansche geschiedenis.

Voor de uitvoering van het plan, dat ongeveer 2 millioen dollar zal kosten, zal aan alle Amerikaansche staten om financiëelen steun verzocht worden.

Van 30 November tot 6 December zou er op San Domingo een „Columbusweek" worden gehouden, waarbij de republiek zelf zou voorgaan met de inzameling van gelden voor het standbeeld.

Van overheidszijde werd reeds een eerste gift van 70.000 dollar toegezegd, welke waarschijnlijk tijdens de feestweek nog zal verdubbeld worden.

# BUITENLAND.

### Frankrijk en het H. Stoel.

De Fransche Ministerpresident HERRIOT heeft in de Kamercommissie voor buitenlandsche zaken een uiteenzetting gegeven van de Fransche politiek.

Wat de opheffing van het Fransche gezantschap bij het Vatikaan betreft, zeide hij de geestelijke en wereldlijke problemen gescheiden te willen houden en die geestelijke elementen niet te willen doen tusschenbeide komen in de betrekkingen van Frankrijk met andere staten. Die politiek was trouwens volgens Herriot in overeenstemming met de traditie van Frankrijk zoowel van het monarchistische als het republiekeinsche Frankrijk.

Wat zijn verklaringen waard zijn, blijkt genoegzaam uit hetgeen we hier we hieronder over deze zaak meedeelen.

Men herinnert zich nog wel de bewering van Herriot, waarmee deze zijn voorstel tot opheffing van het gezantschap bij den H. Stoel tracht goed te praten: „Frankrijk had er geen voordeel van gehad!"

Toen in 1905 Frankrijk voor het eerst brak met het Vaticaan, werd natuurlijk door den H. Stoel krachtig geprotesteerd, die daarna tien jaren lang het officieele Frankrijk geheel liet voor wat het was.

Maar dit schijnt de heer Herriot totaal te zijn vergeten — in het geheim werd na het uitbreken van den oorlog de H. Stoel door Frankrijk gepolst of en of en hoe een hervatting der diplomatieke betrekkingen mogelijk was. Kort daarna ging — op initiatief van Parijs, — waar men groote beteekenis hechtte aan een vertegenwoordiging bij het Vaticaan — een vertrouwensman naar Rome om besprekingen te voeren over die godsdienstige belangen, die in nauw verband stonden met Frankrijks politiek.

De Fransche zaakgelastigde werd zeer hoffelijk door het Vatikaan ontvangen, maar dit dacht er niet aan een officieusen vertegenwoordiger naar Parijs te zenden.

Na den oorlog liet de Fransche regeering door middel van haar agenten te Rome den H. Stoel weten, dat het godsdienstig statuut, dat vóór 1870 in de terug gewonnen provincies Elzas en Lotharingen bestond, weer hersteld zou worden. Dat was niet maar een halve kennisgeving, maar ze was onderstreept door het uitdrukkelijk verzoek, dat Clemenceau, toenmalige minister-president, deed aan den aartsbisschop van Parijs, om mede op dat herstel te wijzen.

Dat herstel was echter geen eenvoudige kwestie; het eischte tal van besprekingen en onderhandelingen en officieele verklaringen. Uit dat alles vloeide tevens de groote noodzakelijkheid voort van een terugkeer tot een officieele vertegenwoordiging. Daarbij trad voor de Fransche regeering kardinaal Amette als bemiddelaar op.

De kwestie der bezetting der bisschopszetels van Metz en Straatsburg bracht het hangende vraagstuk weldra in een beslissend stadium. Doch ook thans ging het initiatief niet van den H. Stoel maar van Frankrijk uit.

Clemenceau schreef een brief aan den aartsbisschop van Parijs, waarbij hij dezen uitnoodigde, als werkelijk gevolmachtigde bij de verdere besprekingen op te treden. De minister-president zelf zette spoed achter de zaak en ten slotte verschenen de namen der in de nieuwe provincie door den H. Stoel, in overleg met de Fransche regeering benoemde bisschoppen in het Fransche staatsblad, nog voordat Rome toestemming had gegeven voor de publicatie.

De logica der feiten leidde Frankrijk er toe de sedert vier jaren gevoerde officieuse betrekkingen door een officieele verhouding te vervangen.

Maar andermaal deed het Vaticaan geen enkele poging om daartoe te geraken.

Intusschen ging Clemenceau heen en zag Deschanel zich als hoofd van den Staat gekozen, die zijn benoeming officieel ter kennis bracht van Z. H. den Paus. Spoedig daarop volgde een schrijven, waarin de president den wensch te kennen gaf de betrekkingen met den H. Stoel in allen vorm officieel te herstellen. In hetzelfde document drukte hij den wensch uit, den H. Vader persoonlijk te leeren kennen.

Alsdan ook de H. Stoel ten slotte een Nuntius naar Parijs zond, was dit voorafgegaan door een heele reeks van de zijde van Frankrijk daartoe gedane stappen. Toen het eenmaal zoover was; deed de Pauselijke gezant evenals de H. Stoel zelf alles wat mogelijk was, om de betrekkingen zoo gunstig mogelijk te doen zijn. Zoo b.v. ter zake de benoeming van een Nuntius te Peking, omtrent het Fransche protectoraat over de Christenen in het Oosten, inzake de benoeming van twee Spaansche vicarissen in Marocco, aangaande de benoeming van een legerbisschop bij de bezettingskwestie in Rijnland om de tegenstellingen met de bevolking te verminderen.

Dit zijn maar eenige grepen uit de vele, welke alle aantoonen, van hoeveel belang een goede verstandhouding van Frankrijk met het Vaticaan is.

Een feit willen we echter nog vermelden. En wel de inwilliging door den H. Stoel van het verzoek der Fransche regeering betreffende de regeling der scheidingswet met betrekking tot de godsdienstige instellingen.

⁂

Maar ondanks is 's werelds loon en met een stalen gezicht durft Herriot verklaren, dat Frankrijk geen voordeel heeft van een goede verstandhouding met den H. Stoel. En daarom moet de Nuntius uit het land worden gezet.

De ware beweegreden van Herriot en de zijnen is een geheel andere; ze is een schakel slechts in den keten der godsdienstvervolging.

In dit verband willen we nog even de aandacht vestigen op het bolsjewisme en den strijd tegen den godsdienst.

De „Revue des deux Mondes" onderstreept de belangstelling der bolsjewiki in de kwestie van het Fransche gezantschap bij het Vatikaan. De „Pravda", een gezaghebbend orgaan der Sovjets hoopt niets anders dan het slagen der anti-klerikale politiek van Herriot, en wanneer Frankrijk maar op voet van oorlog leeft met het Vaticaan, dan dagen er voor de roode vrijheidslegers nieuwe vooruitzichten.

Want het staat voor hen vast, dat de dagen van het fascisme in Italië zijn geteld. Mussolini zal eerlang de plaats ruimen voor de sociaal-communisten. Reeds éénmaal zijn dezen in 't Schiereiland den triomf nabij geweest, de fabrieken werden door de arbeiders stormenderhand ingenomen, de openbare diensten stopgezet, daden van geweld waren aan de orde van den dag. Doch de fascisten keerden geweld tegen geweld, en zij behaalden de overhand..... voor eenigen tijd. Een tweeden keer zullen de communisten beter voet bij stuk houden, hun aantal is ten andere onder Mussolini's dictatuur sterk aangegroeid, en reeds wappert de roode vlag op 't Russisch Gezantschap bij het Quirinaal.

Éénmaal zoo ver, begint de stormloop tegen 't Vaticaan.

Toen Mgr. Cieplak over de grenzen der Sovjet-republiek werd gezet, zei hem een van zijn bewakers: „Alzoo gaat ge naar Rome, naar uw Paus. Zeg hem, dat wij hem in de naaste toekomst uit Rome zullen komen verjagen".

Al moet men zulke uitlatingen niet te hoog aanslaan, ze teekenen helaas maar al te zeer den geest, die door Zuid-Europa gaat.